

## Volvo 164 *Der große Klare aus dem hohen Norden*

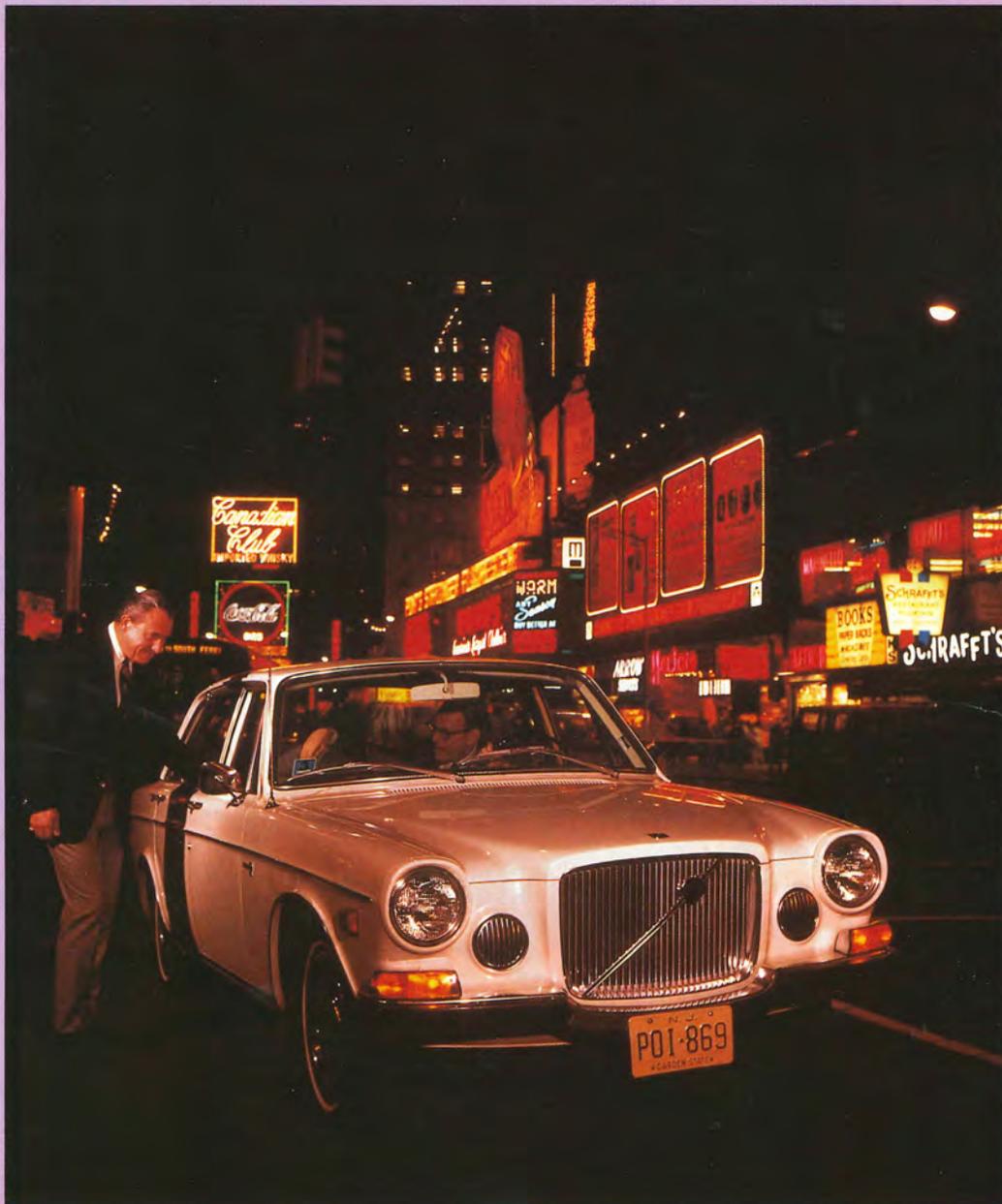
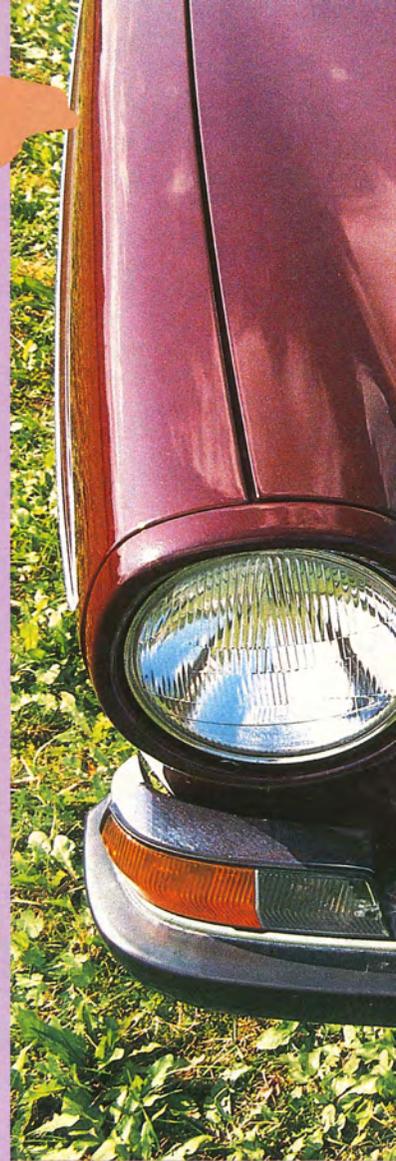


Foto: Volvo

Ein luxuriöses Auto mit dick gepolsterten Ledersitzen, einer vornehmen britischen Ausstrahlung und einem Reihensechszylinder der klassischen Art, alles zum erschwinglichen Einsteiger-Preis: Volvo 164 heißt die Lösung. Das robuste und recht seltene Schweden-Flaggschiff, gebaut von 1968 bis '75, gehört zu den reizvollen Außenseitern mit gesicherter Oldie-Zukunft.



In den frühen 60er Jahren bestand die Volvo-Palette aus soliden, attraktiven Fahrzeugen: dem 1800er-Coupé, den Buckelvolvos und den Amazonen. Trotz dieser ansprechenden Modelle gab es einen Wermutstropfen: Oberhalb der vierzylindrigen Mittelklasse klaffte eine schmerzhaft große Lücke. Volvo-Besitzer mit Aufsteigerambitionen mußten zwangsläufig die Marke wechseln und sich, sagen wir mal, einen Mercedes kaufen.

Dabei konnte Volvo damals bereits auf eine lange Reihe großer Modelle zurückblicken. Zwischen 1929 und 1958 hatte das Unternehmen auch wichtige Sechszylinder-Fahrzeuge hergestellt — die Baureihen 600, 700 und 800, die vor allem als Taxis durch die schwedischen Lande fuhren.

Mangels Produktionskapazität wurden die Sechszylinder gestrichen, als Volvo 1957 mit der Fertigung der ersten Amazone begann; der Protest der Taxi-Unternehmer verhalf ungehört.

Ziemlich genau zehn Jahre hat es dann gedauert, bis mit dem 1968 vorgestellten Volvo 164 erneut eine große Limousine aus Göteborg im Handel war. Es wäre schneller gegangen, hätte Volvo nicht mit-tendrin der Mut verlassen: Bereits im Mai 1958 gab die Chefetage das Startsignal für die Entwicklung eines Nachfolgers der 800-Serie. Für dieses Projekt „358“ war anfänglich sogar der Einsatz eines V8-Motors im Gespräch, bevor im Frühjahr 1960 schließlich die Entscheidung zugunsten eines billigeren Sechszylinders fiel. Noch im selben Jahr wurden die Pläne jedoch zu den Akten gelegt. Volvo hatte weiche Knie bekommen, da der Markt für große Autos als nicht mehr ausbaufähig angesehen wurde. In den USA hatte Anfang der 60er Jahre die Ära der Compact-Cars begonnen und auch in Ländern wie Schweden, Dänemark oder der Schweiz ging laut einer Marktanalyse der Absatz in diesem Segment zurück.

Neuen Auftrieb bekam die Idee eines Luxus-Volvos erst wieder Mitte des Jahrzehnts. Im Sommer 1966 brachte die Firma ihre Mittelklasse-Modelle der 140-Baureihe heraus und nun gab es Überlegungen, diese Typen-Serie auch mit einem Sechszylinder anzubieten. Zusätzlichen Vorschub erhielten diese Pläne durch das neue Werk in Torlanda bei Göteborg, in dem noch Kapazitäten für eine weitere Produktionsschiene frei waren.

Um den Reihensechszylinder unter die Haube zu bringen, mußte allerdings die Front des 140 abgeändert, sprich: verlängert, werden.



Der Innenraum entspricht dem des Schwestermodells 140, im 164 waren die bequemen Sitze ab Ende '69 jedoch mit Leder bezogen.

Die Styling-Crew um Jan Wilsgaard erinnerte sich da des stornierten 358-Projekts. Die Front des P 358-Prototypen wurde vor die A-Säule eines P 140 montiert, womit der Volvo 164 in seinen wesentlichen Zügen geboren war. Das Ergebnis konnte sich wirklich sehen lassen: gerade die Front mit dem dominanten Kühlergrill erinnerte — wohl nicht unbeabsichtigt — an das distinguierte Design einer Rover- oder Jaguar-Limousine.

Der Reihensechszylinder, der beim 358-Projekt noch mit einem Hubraum von 2,7 Litern vorgesehen war, hatte im 164 schließlich rund drei Liter. Dieser B 30-Motor mit seinen exakt 2978 Kubikzentimetern brachte als Vergaser-Version 130 DIN-PS. Bei dem neuen Aggregat handelte es sich letztlich um einen verlängerten, mit zwei zusätzlichen Zylindern bestückten B 20-Motor. Die Zylinderdimensionen und Kolben waren mit der Zweilitermaschine identisch.

Ab Modelljahr '72 verkaufte Volvo den 164 in zwei Motor-Versionen: Zum Vergaser-Typ gesellte sich der 164 E. Dieser Einspritzer unter-

schied sich von der Saugversion lediglich durch die Bosch-Jetronic, womit der 3-Liter-Motor dann auf 160 PS erstarkte und dem rund 1400 Kilo schweren Wagen zu durchaus agilen Fahrleistungen verhalf. Da das Einspritzer-Aggregat die eindeutig passendere Motorisierung für den 164 darstellte, wurde die Vergaser-Variante Ende 1973 ersatzlos gestrichen.

Der Innenraum des neuen Oberklasse-Volvos entsprach in den Dimensionen denen der 140er-Reihe, wobei das Topmodell allerdings reichhaltig und luxuriös ausgestattet war. Die bequemen Stoffsitze der allerersten Exemplare wurden im Herbst 1969 durch serienmäßiges Connolly-Ledergestühl ersetzt. Wer partout Stoff wollte, bekam allerdings auch weiterhin seinen Wagen mit der alten Polsterung. Der 164 konnte mit Stahlschiebedach und Servolenkung ausgerüstet werden, ab Herbst 1970 gehörte die Lenkhilfe zur Serienausstattung, beim 164 E waren ab 1973 auch das Schiebedach und ein Drehzahlmesser grundsätzlich eingebaut. Daß es dem Volvo in punkto Sicherheit an nichts mangelte, versteht sich von selbst. Verbundglas-Windschutzscheibe, Kopfstützen, Sicherheitsgurte und ab 1973 sogar ein Seitenaufprallschutz sorgten für wirksame Insassenprotektion. Für 1000 Mark Aufpreis gab es eine Automatik-Version mit einer dreigängigen Borg-Warner-Box statt dem Viergang-

## Fahrzeug-Information

**Motor:** Sechszylinder-Viertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, siebenfach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, Ventile über Kipphebel, Stößel und Stößelstangen betätigt, 2-Zenith-Stromberg-Horizontalvergaser oder elektronische Einspritzanlage (164 E).

**Hubraum und Leistung:** 2978 ccm; 130 PS bei 5000 U/min (164), 160 PS bei 5500 U/min (164 E), 145 PS bei 5500 U/min (US-Vers.).

**Kraftübertragung:** Hinterradantrieb, vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe, Einscheiben-Trockenkupplung. (Dreigang-Automatik gegen Aufpreis).

**Karosserie:** selbsttragend, Stahlblech.

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, Querstabilisator; hinten Starrachse mit Längslenkern, Schubstreben, Panhardstab, Schraubenfedern; Kugelumlauf Lenkung, servounterstützt; hydraulisches Zweikreis-Bremssystem mit Bremskraftverstärker, Scheibenbremsen rundum (vorne innenbelüftet), Handbremse mechanisch auf Hinterräder wirkend; Felgen 4 1/2 x 15 (164) und 5 1/2 x 15 (164 E); Reifen 165 SR 15 (164) und 165 HR 15 (164 E).

**Abmessungen und Gewichte:** Radstand 2720 mm; Länge x Breite x Höhe: 4705 x 1735 x 1435 mm; Gewicht 1340-1430 kg.

**Höchstgeschwindigkeit und Beschleunigung 0-100 km/h:** Volvo 164: 170 km/h, 14,5 s.; Volvo 164 E: 190 km/h, 10,4 s.

**Bauzeit:** 164: 1968-73, 164 E: 1971-75.

**Neuwagenpreise (DM):** 18.000 (164 Aut./1970), 18.950 (164/1971), 21.200 (164 E/1972), 22.600 (164 E/1973).

**Stückzahlen:** 146.008.

Schaltgetriebe von ZF. Von Anfang an war der Sechszylinder auch mit Overdrive zu haben, die damit ausgerüsteten Fahrzeuge sind heu-

## Die Clubs

**Volvo 164er Club Deutschland**, Karl Schuster, Niedergartenweg 19, 64331 Weiterstadt, Tel. 06150/51869.

**Volvo Club Deutschland**, Notker Hilbrenner, Essenberger Straße 149, 47443 Moers, Tel. 02841/51566.

**Volvo-Team Obersee**, Georg von Rickenbach, Wisental, CH-9402 Morschwil, Tel. 0041/71/962429.

te unter 164-Liebhabern sehr gesucht.

Das gilt auch für eine besonders luxuriöse und seltene Variante, die ab 1974 in manche Exportländer geliefert wurde: der 164 TE. Das



Kürzel steht für „Top Executive“. Der Wagen hatte Klimaanlage, Leselampe und Kopfstützen im Fond, elektrisches Schiebedach und Fensterheber, ein Radio-/Cassettengerät mit vier Lautsprechern und elektrischer Antenne sowie Scheinwerfer-Waschanlage mit Wischern.

Das Cockpit des 164 war bis 1973 mit einem damals etwas antiquiert, heute aber nostalgisch wirkenden Bandtacho bestückt und das Holzimitat-Dekor des Armaturenbretts paßte nicht so recht in die Preisklasse des großen Volvo. Begehrt sind deshalb Fahrzeuge, die mit den ab 1971 (als Original-Sportzubehör) erhältlichen Rundinstrumenten verschönert wurden. Ab Modell 1973 bekam der 164 schließlich ein völlig neu gestyltes Armaturenbrett mit runden Anzeigen. Anders als die übrigen Volvo-Mo-

delle gab es den 164 nur in einer einzigen Karosserieversion: als viertürige Stufenheck-Limousine. Mit viel Glück kann man auch mal einem Kombi mit 164-Front begegnen, wobei es sich dann aber um Bastler-Einzelstücke auf Basis eines 140- oder 240 Kombis handelt. Obwohl die 164-Limousinen während der gesamten Produktionszeit ein grundsätzlich einheitliches Gesicht behalten haben, gab es optische Retuschen, die für den Enthusiasten von Bedeutung sind. Bei der frühen Version bis Herbst 1972 war der Kühlergriff tief nach unten gezogen und die vordere Stoßstange folgte in der Mitte jener unteren, rundlichen Kontur des Grills. Die allerersten Modelle des Jahrgangs '69 hatten zudem statt der Nebelleuchten verchromte Gittereinsätze neben den Scheinwerfern integriert. Zum Modell '73 bekam der Sechszylinder-Volvo ein umfangreiches Facelift verordnet. Über einer geraden Vorderstoßstange saß nun ein etwas gekürzter Kühlergrill, der künftig aus Kunststoff hergestellt war. Auch von hinten konnte man den neuen Jahrgang leicht erkennen,

vor allem an den modifizierten Rücklichteinheiten, die ab Modell '73 waagrecht statt senkrecht im Heck prangten. Mit den äußerlichen Änderungen ging die bereits erwähnte Modernisierung des Armaturenbretts einher. Der Volvo war zudem noch sicherer geworden: Verstärkungen in den Türen und innenbelüftete Scheibenbremsen an den Vorderrädern verbesserten den Seitenaufprallschutz und die Bremswirkung. Ein Jahr später, für das Modell '74, folgte der nächste Eingriff. Um den US-Sicherheitsvorschriften zu genügen, wurden dem 164 E ab diesem Jahrgang wichtige Stoßstangen angebaut. Wie in Oldie-Kreisen üblich, sind diese klobigen Ausführungen weniger gut gelitten als die zierlicheren Vorgänger. Dafür durfte der 164 in jenem Jahr eine Pionierrolle übernehmen: Als

weltweit erster Autoproduzent hatte Volvo 1974 mit der Umstellung von Fließband- auf Gruppenmontage begonnen. Im brandneuen Werk in Kalmar im Südosten Schwedens baute man die Autos auf den mittlerweile berühmt gewordenen „Montage-Inseln“ zusammen. Und der Volvo 164 des Jahrgangs '74 war der erste Typ, der dort im Teamwork komplettiert wurde.

stand als Nachfolger der Volvo 264 mit dem 2,7 Liter großen Euro-V6 in den Verkaufsräumen. Das 75er-Modell des 164 wurde demzufolge hauptsächlich in die Vereinigten Staaten exportiert, weil dort der 264 erst 1976 auf den Markt kam. In den USA leistete der Sechszylinder-Einspritzer des 164 statt der hier üblich 160 PS lediglich 145 Pferdestärken.

## Der Volvo 164 im Urteil der Besitzer

**Hans Rasmussen (29, Kfz-Mechaniker, 164 TE, Baujahr 1974, 342.000 km):** „Den Wagen besitze ich jetzt seit vier Jahren, er hat noch die erste Maschine drin. Die TE-Version wurde nur in den Jahren '74 und '75 in kleinen Stückzahlen gebaut und ist dementsprechend selten. Es handelt sich dabei um eine Luxusausführung, neben der üblichen Leder Ausstattung hat der TE auch eine Klimaanlage, Leseleuchten oder hintere Kopfstützen eingebaut. Mein Fahrzeug ist außerdem mit einer Automatik ausgerüstet. Man sollte einmal erwähnen, daß der 164 bereits vor 20 Jahren eine Sicherheitsausstattung drin hatte, mit denen andere Hersteller erst heute anfangen, Reklame zu machen. Beispielsweise den Seitenaufprallschutz: damit waren alle Volvos bereits ab 1973 bestückt. Da der Qualitätsstandard bei allen 164-Varianten gleich gut ist, kann man seine Wahl ganz nach dem eigenen Geschmack treffen — je nachdem, ob man zum Beispiel lieber ein frühes Modell oder eines ab 1974 mit den großen Stoßstangen haben möchte.“

**Rickard Modling (28, Student, Volvo 164, Baujahr 1970, 140.000 km und Volvo 164 E, Baujahr 1973, 240.000 km):** „Als gebürtiger Schwede lag bei mir die Beziehung zu Volvo recht nahe und bei der Suche nach einem großen, leistungsstarken Auto gab es zum 164er keine Alternative. Die Mechanik ist robust, der Reihensechszylinder sehr haltbar,

lediglich die Automatikgetriebe lecken ganz gerne. Die Rost-Schwachpunkte betreffen die Partien rund um die Hinterräder, die Stoßdämpferaufnahme, die Heckklappe oder die Motorhaubenscharniere. Bei Volvo gibt es eine Ersatzteilgarantie von 20 Jahren für alle Teile, die zum Betrieb notwendig sind, so daß hier keine Probleme auftreten. Das gilt auch für Karosserieteile, zumal vieles von der 140er-Baureihe paßt. Gute Autos bekommt man hier ab etwa 8000 Mark, in Schweden sind sie wesentlich billiger, weil der 164 dort nicht ganz so selten ist und noch häufiger als normales Gebrauchsauto eingesetzt wird.“

**Stefan Schwanke (32, Redakteur, Volvo 164 E, Baujahr 1972, 320.000 km):** „Der Volvo 164 ist ein interessantes Auto, ein Wagen mit sehr klassischer Form und Technik, Stichwort: Reihensechszylinder. Darüber hinaus ist der 164 der erste Typ, der nicht mehr am Fließband, sondern auf den „Montage-Inseln“ in Kalmar gebaut wurde und die Einspritzversion besitzt die erste Generation der Jetronic. Der 164 zeichnet sich durch gigantische Laufleistung und eine sehr gute Ausstattung aus. Leder, Colorglas oder Schiebedach waren serienmäßig. Mit rund 20.000 Mark gehörte er Ende der 60er Jahre auch nicht zu den Sonderangeboten. Der Motor hat ein tolles Drehmoment, in der E-Version ist er auch sehr bissig. Trotz des hohen Gewichts zieht der Wagen ungemein ab.“

Im Herbst jenes Jahres gab es übrigens eine optisch markante Änderung am Seitenfenster: Die bis dato vorhandenen vorderen Dreiecksfenster entfielen zugunsten einer einteiligen Verglasung. In den meisten Ländern Europas wurde der 164 nur noch bis Ende 1974 angeboten, anschließend

Da der 164 und die neue 240-/260-Serie im Modelljahr '75 parallel produziert wurden, finden sich beim letzten Jahrgang des Reihensechszylinders etliche Details aus der Nachfolge-Generation: Die Ledersitze mit den integrierten Kopfstützen oder die Schriftzüge „164 E“ entsprachen nun dem neuen Design

und auch die neue Zahnstangenlenkung stammte vom 240/260. Zugeschnitten auf den amerikanischen Markt, war die Serienausstattung der letzten 164 nochmals umfangreicher geworden: elektrische Fensterheber und Klimaanlage gehörten beim 75er-Modell zum Standard.

Als Neuwagen war der Volvo 164 ein teures Fahrzeug, vergleichbar mit dem Preisniveau eines Mercedes 280 E oder eines BMW 3,0 S. Exakt 22.600 Mark kostete beispielsweise ein 164 E Anfang 1973. Mit Automatik und Klimaanlage addierte sich der Endpreis auf 25.790 Mark. Für diese stolze Summe bekam der Käufer aber solide schwedische Wertarbeit mit „einer fast perfekten serienmäßigen Ausstattung“ und ein ausgesprochen sicheres Fahrzeug mit „hervorragenden Bremsen, die als Spitzenklasse bezeichnet werden können“ (Auto Zeitung/Januar 1973). Daß die träge ansprechende Automatik und das etwas magere Platzangebot im Fond bei Vergleichstests Minuspunkte einbrachten, kann da wohl verschmerzt werden.

Wer heute einem betagten 164er Treue schwören möchte und sich von den Einsteiger-Preisen zum Kauf animiert fühlt, sollte sich zu-

## Kleines Geld für großen Volvo

Die hier aufgeführten Preise stellen Mittelwerte dar. Auf die Veröffentlichung einer Notierung für „Zustand 1“ wird bewußt verzichtet. Bei Superstücken ist in der nach oben offenen Schnäppchenskala vieles möglich und teilweise auch berechtigt. Das Zahlenmaterial stammt von Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011.

Volvo 164	Baujahr	Zustand 2	Zustand 3	Zustand 4	Zustand 5
P 164	1968-73	DM 9.000	DM 6.400	DM 2.700	DM 1.200
P 164 E	1971-72	DM 9.800	DM 6.900	DM 3.200	DM 1.300
P 164 E	1972-74	DM 9.900	DM 7.200	DM 3.300	DM 1.200
P 164 E (inkl. TE)	1974-75	DM 8.600	DM 6.200	DM 2.600	DM 1.100

**Zustandsbeschreibung:** siehe Titelstory Ford Thunderbird.

**Der Teuerste:** Ein 164 E, EZ 4/74, mit Lederausstattung, Schiebedach, TÜV und ASU neu, sollte 10.000 Mark kosten. Das muß schon ein gutes Stück sein.

**Der Billigste:** Als „komplett“ wurde ein 72er 164 E für 950 Mark angeboten. Bei der Preisvorstellung kann der Wagen wohl nur noch zum Ausschachten taugen.

mindest darüber im klaren sein, daß das Sechszylinder-Modell im Unterhalt kein Billigheimer ist. Drei Liter Hubraum und eine Leistung von 130 oder 160 PS fordern ihren Tribut beim Finanzamt und den Kfz-Versicherungsanstalten. Des weite-

ren konsumiert das Antriebsaggregat ganz ordentlich: mit 16 Litern pro 100 km muß auf jeden Fall kalkuliert werden.

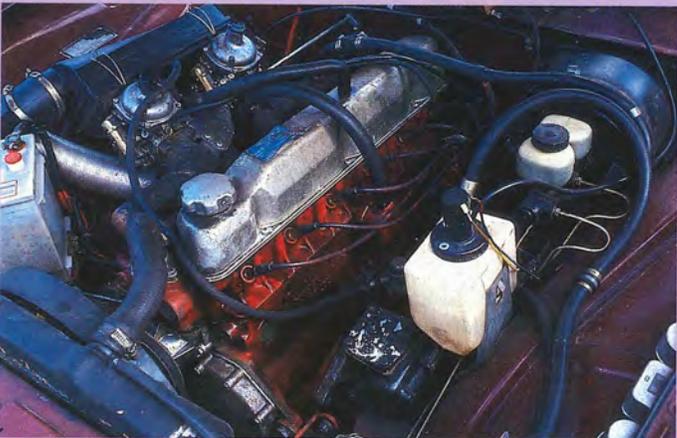
Wer sich davon nicht abschrecken läßt, bekommt mit dem Volvo 164 einen ausgesprochen robusten Wa-

gen. Die Mechanik des Schweden ist in der Regel nur schwer kaputt zu kriegen, die Motoren sind gut für Laufleistungen jenseits der 300.000 Kilometer.

Das Blech eines in skandinavischen oder deutschen Wintern viel be-



Der Modelljahrgang '72 war der letzte mit dem großen Chromgrill und einer entsprechenden Aussparung in der Stoßstangenmitte.



wegen Exemplars kann natürlich nach rund zwei Jahrzehnten morsche Stellen aufweisen, sofern es sich nicht um bereits restaurierte Wagen handelt. Hin und wieder werden aber topgepflegte, wenig

gefahrere Originale angeboten. Die hinteren Radläufe, die Türen und der Kofferraumdeckel gehören zu den möglichen Roststellen, denen besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte.

Die Ersatzteilversorgung für die Volvos ist noch gut, allerdings sind die Teile für den 164 teuer. Deshalb ist es empfehlenswert, statt eines zwar billigen, aber ziemlich maroden 4er- oder 5er-Zustands

ein gutes Exemplar zu kaufen. Für rund 9.000 Mark verwöhnt ein solcher Luxusliner dann mit dem gediegenen Fahrgefühl schwedischer Automobil-Aristokratie.

Günter Sigl



**Bilder oben:** Den Bandtacho ersetzt ab '73 Rundinstrumente, die Vergaserversion wurde noch bis Ende '73 gebaut. Links: Eine gelungene Mutation ist dieser Eigenumbau zum „162 E“ mit '70er Chromeinsätzen anstelle der Nebelleuchten.

Foto: Magazin VOLVO-FAN

## Die Bücher

**Volvo 164 1968-75.** Haynes Reparaturanleitung Nr. 244, engl., DM 58,-. ISBN 0-85696-244-9.

**Volvo – Von den 20ern in die 90er Jahre** von Björn-Eric Lindh. 244 S., zahlr. Abb., DM 78,-. Motorbuch Verlag Stuttgart. ISBN 3-613-01215-4.

**Volvo 110/210; 130/120/220; 1800; 142/144/145; 164; ES/S/L – 1962-1975.** (Ersatzteilliste). Reihe WK-Reprint Nr. 1712, engl./schwed., DM 60,-.

**Car & Driver on Volvo 1955-86.** Pb., 100 S., ca. 200 sw Abb., engl., DM 34,-. Brooklands Book Distribution Ltd. (vergriffen!).

**Road & Track on Volvo 1957-1974.** Pb., 100 S., ca. 200 sw Abb., engl., DM 34,-. Brooklands Book Distribution Ltd. ISBN 0-948207-30-2.

**Magazin Volvo-Fan**, die Zeitschrift für alle Volvo-Fahrer. Redaktion: Blarer-Str. 56, 7846 Konstanz. Tel. 07531/18080.

**Veröffentlichungen aus deutschsprachigen Fachzeitschriften.** Kopien, zu einem Heft gebunden, Preis nach Umfang: Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011.

**Alte Zeitschriften und Prospekte (Originale):** Testversand Manfred Richter, Wolfsberg 26, 85276 Pfaffenhofen, Tel. 08441/2922. Preis je nach Alter der Hefte zwischen DM 12,- und DM 24,-.

**Bücherquelle:** Schröder und Weise Autobuch-Service, Tel. 0511/5170-37, Fax 5170-34.